



INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES AL CÓDIGO DE COMERCIO, EN MATERIA DE MEDIDAS CAUTELARES PARA CONTRATOS DE ARRENDAMIENTO DE BIENES MUEBLES.

El que suscribe, Sen. Emmanuel Reyes Carmona con fundamento en los artículos 71, fracción II, y 78, fracción III, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en ejercicio de la facultad que confieren los artículos así como por los artículos 8, numeral 1, fracción I, 164, 169 y 172 del Reglamento del Senado de la República, presentó a consideración de esta honorable asamblea la siguiente Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones al Código de Comercio, en materia de medidas cautelares para contratos de arrendamiento de bienes muebles, conforme a la siguiente:

Exposición de motivos

El desarrollo económico sostenible de México requiere marcos jurídicos que respondan eficazmente a las transformaciones estructurales de los mercados globales y las necesidades del sector productivo nacional. En este contexto, la presente iniciativa surge como una respuesta legislativa integral a los desafíos que enfrenta uno de los sectores más dinámicos de la economía mexicana: el arrendamiento de bienes muebles, particularmente en el ámbito vehicular y de equipamiento productivo.

I. PANORAMA MACROECONÓMICO Y SECTORIAL:

La movilidad, más que un paradigma del siglo XXI que involucra al sector privado y al público es un derecho que exige respuestas para concretarlo. La masificación del sector urbano que ha sido global y que en México inició hace un siglo, tuvo en el vehículo un



instrumento vital que exigió y exige nuevas reglas, leyes y la oportunidad de un marco regulatorio en la materia capaz de actualizarse. No es casual que la industria mexicana y su relación con el mundo automotriz iniciara en la década de los veinte del siglo pasado con las primeras armadoras en territorio nacional.

A. Contexto Económico Nacional

La economía mexicana atraviesa un período de reconfiguración estructural marcado por factores externos e internos que demandan respuestas legislativas precisas. Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), el Producto Interno Bruto (PIB) nacional en 2024 fue de 1.2%. Este crecimiento se encuentra muy por debajo del 3.3% observado en 2023 respecto a 2022.¹

Actualmente, México figura entre las veinte principales economías del mundo y cuenta con un mercado interno relevante de más de 130 millones de habitantes. Aunque ocupa el segundo lugar en tamaño económico dentro de América Latina, se mantiene como el principal país exportador de la región. Además, pese a los retos derivados de la renegociación del T-MEC, forma parte de uno de los espacios económicos y comerciales más prometedores de América del Norte. Precisamente en esta zona, a la que destina más del 80% de sus exportaciones y donde existe un dinamismo comercial sin precedentes, el sector automotriz reafirma su papel estratégico como eje integrador de la plataforma productiva compartida con Estados Unidos y Canadá. *La región del T-MEC representa el 18% de la producción global automotriz, es decir, el segundo lugar del orbe sólo después de China que produce el 33% de los vehículos ligeros a nivel mundial. Como área estratégica la industria automotriz de América del Norte tiene una corresponsabilidad con los agentes directos e indirectos del sector automotriz, entre ellos, el arrendamiento vehicular.*

El sector de servicios emergió como el principal motor del crecimiento económico, registrando una expansión del 2.3% anual y contribuyendo de manera preponderante al

¹ <https://mexicocomovamos.mx/publicaciones/2025/02/economia-mexicana-se-contrae-en-el-ultimo-trimestre-de-2024/>



desempeño macroeconómico general. Este dinamismo sectorial cobra especial relevancia cuando se analiza la contribución del subsector de alquiler de automóviles, camiones y otros transportes terrestres, que registró un PIB trimestral de 2.94 mil millones de pesos en el cuarto trimestre de 2024, evidenciando un alza del 1.75% respecto al período anterior.²

Este crecimiento muestra una tendencia positiva en la demanda de soluciones de movilidad flexible, impulsada por sectores como el corporativo, logístico y turístico. Además, la diversificación de servicios y la incorporación de tecnologías digitales en la gestión de flotas han contribuido a mejorar la eficiencia operativa y la experiencia del usuario, consolidando al arrendamiento vehicular como una alternativa estratégica frente a la adquisición tradicional de unidades.

La distribución territorial de esta actividad económica revela una concentración geográfica significativa en estados con alta densidad empresarial y flujos turísticos intensos. El Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE) 2024 señala que el subsector cuenta con 2,097 unidades económicas distribuidas principalmente en Quintana Roo, Jalisco y la Ciudad de México, estados que representan nodos estratégicos para el desarrollo de la actividad arrendaticia.³

La vocación turística de México, consolidada por su posición entre los 10 países más visitados del mundo y reforzada por una creciente recepción de Inversión Extranjera Directa, ha generado condiciones ideales para el desarrollo del arrendamiento vehicular en múltiples modalidades. Tan solo en el primer semestre de 2025, México recibió más de **11.9 millones de turistas internacionales**, lo que representó un incremento del 5.7% respecto al año anterior, lo que representa 10.3 mil Millones de dólares de ingresos en divisas por visitantes internacionales.⁴

² <https://www.bbvaresearch.com/publicaciones/mexico-situacion-regional-sectorial-primer-semester-2025/>

³ <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/industry/automotive-equipment-rental-and-leasing>

⁴ <https://datatur.sectur.gob.mx/RAT/RAT-2025-03%28ES%29.pdf>



Esta afluencia masiva ha impulsado la demanda de soluciones de movilidad flexibles, desde la **renta diaria para turistas** hasta la **gestión de flotillas corporativas a largo plazo**. Esta sinergia entre turismo, inversión y movilidad posiciona al arrendamiento como un motor estratégico para el desarrollo económico y logístico del país.

Este modelo no solo facilita el acceso a vehículos sin necesidad de compra, sino que también ha sido clave para atender la demanda de turistas que buscan explorar destinos con autonomía y comodidad. Sin embargo, este crecimiento también pone en evidencia la necesidad de actualizar el marco legal. Fortalecer la regulación y los mecanismos de protección permitiría brindar mayor certeza jurídica a usuarios y empresas, además de blindar un sector que hoy contribuye a la movilidad sostenible, la modernización de flotas y la competitividad turística del país.

De acuerdo con datos consultados en el Directorio Estadístico Nacional de las Unidades Económicas del INEGI, a nivel nacional se contabilizan 1,812 empresas dedicadas a la renta de automóviles. De ese total, los estados de Campeche, Quintana Roo y Yucatán concentran en conjunto el 22.96 % de participación, cifra que ha sido determinante para impulsar el crecimiento del sector automotriz. Dentro de este panorama, Quintana Roo encabeza el mercado nacional con 331 negocios especializados en renta de vehículos, lo que equivale al 18.27 % del total, posicionándose como la entidad con la mayor concentración de este tipo de empresas en México.⁵

Según proyecciones del Grupo IMARC el valor del mercado mexicano de servicios de renta de automóviles llegó a 1,258.50 millones de dólares en 2024., se prevé que esta cifra ascienda a 1,586.94 millones de dólares para 2033, con una tasa de crecimiento anual compuesta (CAGR) del 2.61% en el periodo 2025-2033. Este avance está siendo impulsado por el incremento de turistas internacionales, el repunte de los viajes corporativos y la ampliación de la infraestructura aeroportuaria.

⁵ https://www.inegi.org.mx/app/indicadores/?ind=702098&?ag=&tm=6#D702098_228



Asimismo, factores como el crecimiento de los desplazamientos nacionales por carretera, la expansión de las plataformas digitales de reservación, la mayor demanda de autos de lujo en alquiler y la incorporación de opciones de vehículos sustentables contribuyen al dinamismo del sector. A ello se suman las alianzas con la industria hotelera, la preferencia por arrendamientos de bajo costo, los desarrollos tecnológicos, la optimización de la experiencia del usuario, el interés por unidades premium y la tendencia hacia soluciones de movilidad flexibles para visitantes y residentes, que fortalecen la participación de mercado de este servicio en México.⁶

B. Dimensión Sectorial: El Arrendamiento Vehicular como Ecosistema Económico

El arrendamiento vehicular ha evolucionado desde una modalidad de financiamiento alternativa hacia un ecosistema económico integral que articula múltiples sectores productivos.

Los datos más recientes de la Asociación Mexicana de Arrendadoras de Vehículos (AMAVE) revelan que, al cierre de 2024, la flota total de vehículos en arrendamiento alcanzó las 322,695 unidades, registrando un crecimiento sostenido del 5.7% anual.⁷ Asimismo, el parque vehicular administrado asciende a 341,863 unidades, de las cuales cerca del 88% son automóviles de uso particular y el 10% corresponde a unidades destinadas al transporte de mercancías. Esta industria brinda servicios a más de 273,000 usuarios, genera cerca de 13,822 empleos directos y alrededor de 38,975 empleos indirectos, además de gestionar activos que superan los 95,200 millones de pesos.⁸

Esta cifra adquiere mayor relevancia cuando se contextualiza dentro de la inversión total que representa. La flota actual equivale a una inversión aproximada de 77 mil millones de pesos en activos productivos, cifra que evidencia la magnitud económica del sector y su impacto en la formación bruta de capital fijo del país.

⁶ <https://www.imarcgroup.com/report/es/mexico-car-rental-services-market>

⁷ <https://www.indicadorautomotriz.com.mx/camiones/mercado-de-arrendamiento-cerro-el-2024-con-crecimiento-del-5-7/>

⁸ Asociación Mexicana de Arrendadoras de Vehículos A.C. – Reporte Automotriz AMAVe, Q2 2025, elaborado por el Comité de Investigación y Análisis de Tendencias – CIAT



La estructura del mercado presenta características que refuerzan la necesidad de la presente reforma legislativa. La predominancia de la modalidad contractual del arrendamiento puro sobre el financiero (que incluye opción de compra), subraya la importancia económica de una figura contractual que actualmente carece de instrumentos procesales específicos para la protección de los derechos de los arrendadores.⁹

De acuerdo con el **Colegio de Contadores Públicos de la Universidad de Guadalajara**, el arrendamiento puro —también denominado *renting*— es ampliamente utilizado por empresas mexicanas para acceder a bienes de alto valor, como vehículos, sin comprometer su capital de trabajo. Sin embargo, a diferencia del arrendamiento financiero, esta modalidad no contempla la transferencia de propiedad al término del contrato y, en el marco jurídico vigente, carece de procedimientos procesales especializados que agilicen la recuperación de los bienes en caso de incumplimiento. Esta ausencia de mecanismos específicos genera vulnerabilidad para los arrendadores, quienes deben recurrir a procesos civiles ordinarios más largos y costosos, lo que limita la eficiencia y seguridad jurídica de la figura contractual en un mercado donde su uso es predominante.¹⁰

Esta situación evidencia la necesidad de una actualización normativa que reconozca el peso económico del arrendamiento puro y le otorgue herramientas procesales específicas para su protección. Un marco legal más ágil y especializado permitiría a las arrendadoras recuperar sus activos de manera oportuna, reduciendo riesgos financieros y fortaleciendo la confianza en este esquema contractual. Además, al dotar de mayor certidumbre jurídica a las operaciones, se incentivaría la inversión nacional en flotas vehiculares, se impulsaría la renovación tecnológica y se contribuiría a objetivos de política pública como la reducción de emisiones y la mejora de la seguridad vial.

⁹ <https://factorautomotor.com/amave-reporta-interesante-crecimiento-de-5-7-durante-2024/>

¹⁰ https://ccputd.org.mx/wp-content/uploads/183-Boletin-fiscal-Arrendamiento-puro-y-sus-efectos-fiscales-1.pdf#:~:text=Caracter%C3%ADsticas%20del%20arrendamiento%20puro%20operativo:%20*%20Una.puede%20o%20no%20quiere%20adquirir%20la%20propiedad.



C. Transformación Tecnológica y Sustentabilidad: Catalizadores del Crecimiento Sectorial

El sector del arrendamiento vehicular se encuentra en medio de una revolución tecnológica que está redefiniendo sus parámetros operativos y su contribución a los objetivos nacionales de sustentabilidad. Durante 2024, se registraron incrementos extraordinarios del 42.6% en vehículos eléctricos y del 31.5% en híbridos dentro de las flotas de arrendamiento.

Sobre el arrendamiento de automóviles híbridos es importante mencionar que es una vía eficiente para acelerar la transición hacia una movilidad más limpia. Este modelo permite una renovación constante de la flota vehicular, facilitando la incorporación de tecnologías más recientes y menos contaminantes. A nivel nacional, se impulsa la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, disminuye la dependencia de combustibles fósiles y promueve el desarrollo de infraestructura energética sostenible.

El conjunto de vehículos con tecnología híbrida y eléctrica (HEV y EV) alcanzó un total de 11,670 unidades, lo que equivale al 3.4% del parque vehicular en arrendamiento. Cabe resaltar que los automóviles eléctricos (EV) experimentaron un incremento del 128.9% en comparación con el mismo lapso del año anterior, mientras que los modelos híbridos eléctricos (HEV) registraron un crecimiento del 11.9%.¹¹

Esta transformación tecnológica no constituye únicamente una respuesta a las tendencias globales de electromovilidad, sino que representa una alineación estratégica con los compromisos internacionales de México en materia de cambio climático y los objetivos de desarrollo sustentable establecidos en la Agenda 2030. El arrendamiento vehicular se posiciona como un vector fundamental para la renovación del parque vehicular nacional y la transición energética del sector transporte.

¹¹ Asociación Mexicana de Arrendadoras de Vehículos A.C. – Reporte Automotriz AMAVe, Q2 2025, elaborado por el Comité de Investigación y Análisis de Tendencias – CIAT

El impacto ambiental positivo de esta modalidad contractual se extiende más allá de la incorporación de tecnologías limpias. La naturaleza cíclica del arrendamiento, que típicamente involucra la renovación de flotas cada 2-4 años, acelera la introducción de vehículos con mejores estándares de eficiencia energética y menores emisiones contaminantes, contribuyendo significativamente a los objetivos nacionales de calidad del aire y mitigación del cambio climático.

En esa vertiente la renovación del parque vehicular tiene un nicho de oportunidad en los vehículos seminuevos que en buen estado pueden tener una vida útil en empresas y micropymes. La capacidad financiera para obtener dichas unidades con plena certidumbre jurídica bajo los instrumentos de la economía formal son una herramienta para evitar importaciones de vehículos ligeros y pesados de dudosa procedencia del exterior. En conjunto con las flotillas de arrendadores y del mercado de seminuevos, la calidad de un mejor aire y condiciones atmosféricas optimas, la industria en su conjunto contribuye a valores de desarrollo sustentable además de reducir el impacto presupuestal gubernamental en programas contra padecimientos en enfermedades respiratorias por la mala calidad del aire.

El **Centro Mario Molina** ha documentado que una parte significativa de la contaminación atmosférica en las ciudades mexicanas proviene del transporte, y que la sustitución de vehículos antiguos por unidades más eficientes y con mejores estándares de emisiones es una de las medidas más costo-efectivas para mejorar la calidad del aire y reducir enfermedades respiratorias asociadas. En sus estudios, el Centro enfatiza que las políticas públicas deben incentivar la circulación de vehículos con tecnologías más limpias y desincentivar la entrada de unidades obsoletas o de procedencia irregular, ya que estas incrementan las emisiones de partículas y óxidos de nitrógeno.¹²

Por su parte, la **Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA)**, en su programa de “*Renovación Vehicular*”, señala que la incorporación de vehículos seminuevos

¹² <https://centromariomolina.org/calidad-del-aire-2/>



de hasta seis años de antigüedad provenientes de flotas formales —incluyendo arrendadoras— es una vía eficaz para modernizar el parque vehicular sin depender exclusivamente de unidades nuevas. Este esquema, además de reducir emisiones, fortalece la economía formal, genera empleos y evita la importación de vehículos ligeros y pesados de dudosa procedencia, alineándose con objetivos de desarrollo sustentable y salud pública.¹³

II. INTEGRACIÓN ECONÓMICA REGIONAL Y POSICIÓN COMPETITIVA: EL T-MEC COMO MARCO ESTRATÉGICO

A. La Industria Automotriz Mexicana en el Contexto Regional

La industria automotriz mexicana ha experimentado una transformación estructural profunda en las últimas décadas, consolidándose como uno de los pilares fundamentales de la economía nacional y un actor central en las cadenas globales de valor automotrices. Los datos de 2024 confirman esta posición estratégica: México alcanzó una producción récord de 3,989,403 vehículos, superando la marca histórica anterior de 2017.¹⁴

La orientación exportadora del sector resulta particularmente relevante para el contexto de esta iniciativa, en este sentido, las exportaciones también marcaron un récord histórico, con un total de 3 millones 479 mil 86 unidades enviadas al extranjero. Esta cifra supera el máximo alcanzado en 2018 y representa un incremento del 5.4% respecto a 2023. En cuanto a las ventas internas, se alcanzó el tercer mayor volumen histórico con 1 millón 496 mil 797 unidades, lo que representa un crecimiento del 9.8% en comparación con las ventas totales registradas el año anterior.

Cifras del estudio “Dialogo con la Industria Automotriz 2024¹⁵,” México se ha posicionado como uno de los principales exportadores mundiales de vehículos ligeros.

- 6º exportador mundial de vehículos ligeros y 1º en América Latina durante 2023.

¹³ <https://www.amda.mx/renovacion-vehicular/>

¹⁴ <https://www.amia.com.mx/2025/01/21/boletin-de-prensa-a-diciembre-2024/>

¹⁵ https://www.amda.mx/wp-content/uploads/asociaciones_2024_240522.pdf



- México exportó 3.3 millones de vehículos ligeros, lo que representó un crecimiento de 15.2% respecto al año anterior.
- En 2023, de cada 100 vehículos ligeros que se fabricaron en México, se exportaron 87 unidades, teniendo comercio con 130 países.

De la misma manera, se señala que, México es potencia mundial en producción y exportación de vehículos pesados. En 2023 se produjeron 222,813 unidades, de las cuales 177,541 fueron destinadas al mercado de exportación, equivalente al 79.7% de la producción. En 2023, de cada 100 vehículos pesados que se fabrican en México, 80 unidades se exportan, teniendo comercio con 16 países.

Siguiendo con el análisis del citado estudio, de 1993 a 2023, el crecimiento del PIB de la Industria Automotriz fue más del doble que el del PIB manufacturero y el del PIB nacional. Asimismo, la Industria Automotriz equivale al 4.7% del PIB nacional y contribuye con el 21.7% al PIB manufacturero.

Las cifras confirman la solidez de la industria automotriz en México, que se posiciona a nivel global como un protagonista fundamental en la fabricación y exportación de vehículos ligeros. Este rendimiento ratifica su papel estratégico dentro de la economía del país, al ser uno de los mayores generadores de empleos bien remunerados, un receptor destacado de inversión extranjera directa y un aportante relevante al Producto Interno Bruto (PIB).

Esta posición competitiva se traduce en flujos significativos de inversión extranjera directa. En 2024, la industria automotriz terminal (fabricación de automóviles y camiones) atrajo un récord de 6,925 millones de dólares en IED, representando un incremento del 36% respecto al año anterior. Esta cifra constituye el 19% del total de IED captada por México durante



2024, evidenciando la importancia del sector automotriz en la estrategia de atracción de capitales del país.¹⁶

B. Tratado México-Estados Unidos-Canadá (T-MEC)

A casi una década del fin del TLCAN y el nacimiento del T-MEC, resulta indispensable analizar y fortalecer la capacidad de producción automotriz en México como mecanismo de preservación de cadenas productivas regionales, nacionales y globales.

El Tratado México-Estados Unidos-Canadá ha redefinido las reglas de integración económica en América del Norte, estableciendo nuevos parámetros para la competitividad sectorial que impactan directamente en el arrendamiento de bienes muebles. Las modificaciones a las reglas de origen vehicular, que exigen un contenido regional del 75% para acceder a los beneficios arancelarios, han intensificado la demanda de integración nacional en las cadenas productivas.¹⁷

Durante 2024, el 94.5% de los camiones, el 82.4% de los automóviles y el 57.2% de las autopartes exportadas por México a Estados Unidos utilizaron los beneficios del T-MEC, lo que evidencia la efectividad del tratado como instrumento de promoción del comercio regional y la importancia de mantener marcos jurídicos competitivos que respalden esta integración.¹⁸

El tratado ha generado un ambiente de mayor certidumbre para los inversionistas extranjeros, propiciando no solo el establecimiento de nuevas plantas productivas sino también la modernización de instalaciones existentes y la creación de empleos especializados en la industria. Esta dinámica de inversión y modernización incrementa la demanda de servicios

¹⁶ https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/980231/20250225_IED_4T_2024_Versi_n_p_blica_VF.pdf

¹⁷ <https://thelogisticsworld.com/logistica-y-distribucion/los-beneficios-del-t-mec-en-la-industria-automotriz-oportunidades-y-desafios-para-mexico/>

¹⁸ <https://www.banxico.org.mx/TablasWeb/informes-trimestrales/enero-marzo-2025/E40CABE6-E68E-4A35-A77B-475A9DFE438E.html>
<https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/informes-trimestrales/%7B5602B6D6-713F-F7D6-67D8-68719CD24538%7D.pdf>



de arrendamiento especializado, desde vehículos de carga hasta equipamiento industrial, reforzando la necesidad de marcos jurídicos sólidos que protejan estas transacciones.

C. Generación de Empleo y Desarrollo de Capacidades Productivas

La industria automotriz mexicana constituye una fuente fundamental de empleo formal y especializado, generando más de 2.1 millones de empleos directos en todos los eslabones productivos de la industria con impacto en más de 300 polos de la actividad productiva, tanto de servicios como de materiales. Esta cifra representa el 25% del empleo sectorial en la región del T-MEC, evidenciando la posición estratégica de México en la división del trabajo regional.¹⁹

El subsector de autopartes, íntimamente vinculado con los servicios de arrendamiento industrial y logístico, genera 854,000 empleos, equivalente al 57% de los trabajos del subsector en Norteamérica. Esta concentración de empleo especializado crea ecosistemas productivos locales que demandan servicios de arrendamiento cada vez más sofisticados, desde maquinaria especializada hasta flotas de distribución.²⁰ Al ser México el cuarto productor global de autopartes y el principal exportador al mercado estadounidense, este eslabón es crucial en los servicios postventa de mantenimiento de unidades.

Es fundamental darles valor a los empleos directos, indirectos y las inversiones que las empresas arrendadoras hacen en México. Su contribución para mejorar la competitividad y la movilidad tienen el apremio de un marco jurídico actualizado que disminuya el riesgo y con ello la tasa para acceder al arrendamiento financiero.

III. FLUJOS DE INVERSIÓN Y RECONFIGURACIÓN DE CADENAS GLOBALES DE VALOR

A. Inversión Extranjera Directa: Magnitudes y Tendencias

¹⁹ https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/889463918233.pdf

²⁰ <https://ina.com.mx/index.php/sala-de-prensa/>



México cerró 2024 con un récord histórico en Inversión Extranjera Directa, alcanzando los 36,872 millones de dólares, cifra que representa un incremento del 2.3% respecto a 2023. El sector manufacturero fue el mayor receptor de inversión, acumulando el 54% del total, con especial concentración en la industria de equipo de transporte que captó el 50% de la inversión manufacturera.²¹

La distribución geográfica de estas inversiones revela patrones que refuerzan la importancia del arrendamiento de bienes muebles en la estrategia de desarrollo regional. La Ciudad de México lideró la recepción de capital extranjero con 14,427 millones de dólares, seguida por el Estado de México que, por primera vez en casi tres décadas, se posicionó como la segunda entidad con mayor captación de IED al atraer más de 7,000 millones de dólares.²²

B. El Fenómeno del Nearshoring: Oportunidades y Desafíos

El fenómeno del nearshoring ha emergido como un catalizador fundamental del crecimiento sectorial, posicionando a México como un centro estratégico de manufactura automotriz en el contexto de la reconfiguración de las cadenas de suministro globales posterior a la pandemia de COVID-19.

Esta reconfiguración de las cadenas globales de valor genera una demanda exponencial de servicios de arrendamiento especializado. Las empresas que relocalizan operaciones requieren acceso inmediato a flotas vehiculares, equipamiento industrial y maquinaria especializada, sin los compromisos de capital a largo plazo que implica la compra directa. El arrendamiento se convierte así en un facilitador crítico del proceso de nearshoring.

C. Inversión extranjera y diversificación de socios comerciales

La entrada de inversionistas extranjeros en el sector automotriz mexicano ha añadido una nueva dimensión al mercado de arrendamiento vehicular. Esta diversificación de inversiones extranjeras se refleja en la creciente presencia de diversas marcas en el mercado mexicano y

²¹ https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/980231/20250225_IED_4T_2024_Versi_n_p_blica_VF.pdf

²² <https://mexicoindustry.com/noticia/estado-de-mexico-segundo-destino-de-inversion-extranjera-directa-en-2024>

la incorporación de nuevas tecnologías en los productos finales. Las entradas de IED en el comercio automotriz se dispararon a 2,144 millones de dólares en los últimos cinco trimestres, representando el 74.1% del total histórico de IED en este subsector desde 2006.²³

De acuerdo con el reporte “*Comercialización de Vehículos Nuevos y Empresas Especializadas en Arrendamiento*”, elaborado por la AMDA y la AMAVe, entre enero y junio de 2025 se comercializaron en México **709,344 vehículos ligeros y 20,549 pesados** nuevos. De este total, las empresas de arrendamiento **con capital 100% nacional** adquirieron **37,599 unidades ligeras y 2,527 pesadas** para sus clientes, lo que representó un crecimiento del **41.1%** en el segmento ligero y una caída del **18.2%** en el pesado respecto al mismo periodo de 2024., estas compras equivalen al **5.3%** de participación en el mercado de vehículos ligeros y al **12.3%** en el de pesados, consolidando la relevancia de la inversión nacional en la renovación de la flota.²⁴

El reporte también señala que en el mismo semestre, se vendieron **113,905 unidades ligeras en flotillas**, lo que representa el **16.1%** del mercado interno. De estas flotillas, las arrendadoras mexicanas asociadas a la AMAVe concentraron el **33%**, reafirmando que el músculo financiero y operativo de origen nacional es un pilar para el abastecimiento de empresas y sectores productivos. En el segmento de híbridos y eléctricos, de los **65,950 vehículos** comercializados en el periodo, las arrendadoras nacionales adquirieron el **2.8%**, cifra que implica un incremento del **63%** frente al año anterior, evidenciando que el capital local también impulsa la transición hacia tecnologías más limpias.

En cuanto al financiamiento de vehículos ligeros nuevos, el arrendamiento representó en 2025 un **8.0%** del total, con **10,948 unidades adicionales**, lo que confirma una creciente preferencia empresarial por esquemas flexibles de movilidad respaldados por inversión mexicana. En el caso de los vehículos pesados adquiridos por arrendadoras nacionales, **1,321** correspondieron a unidades de carga (**17.5%** del total), **1,174** a tractocamiones (**12.1%**) y **32**

²³ https://puertointerior.guanajuato.gob.mx/blog/2025/06/26/se-dispara-ied-en-comercio-automotriz/?utm_source=chatgpt.com

²⁴ <https://www.amda.mx/wp-content/uploads/AMDA-AMAVE-2025Q2.pdf>



a unidades de pasaje (1.0%), demostrando que el capital 100% nacional no solo participa, sino que diversifica su presencia en distintos segmentos del transporte, fortaleciendo la economía formal y la soberanía empresarial del sector.

Del mismo modo, México presenta una enorme oportunidad de incrementar el valor comercial en el sector automotriz, con la modernización del Acuerdo Global (Acuerdo de Asociación Económica, Concertación Política y Cooperación) entre nuestro país y la Unión Europea.

La modernización del Acuerdo Global permitirá profundizar y ampliar los intercambios entre la UE y México, con un alto nivel de garantías jurídicas, sociales y ambientales.

Desde la entrada en vigor del anterior acuerdo en 2000, la Unión Europea logró alcanzar el tercer lugar como socio comercial de México. Y México, por su parte, se convirtió en el segundo socio comercial de la Unión Europea en América Latina.

Cabe mencionar que, desde la entrada en vigor, en 1997, México y la Unión Europea firmaron el primer acuerdo de libre comercio entre un país del continente americano y el continente europeo. Este “Acuerdo de Asociación Económica, Coordinación Política y Cooperación” (o “Acuerdo Global”), permitió, en particular, el aumento de los intercambios económicos entre las dos regiones en más del 148% entre 2000 y 2017.

En 2018, los socios manifestaron cada uno, su deseo de proseguir la diversificación de sus relaciones comerciales, reforzar la integración de sus economías e intensificar sus intercambios recíprocos, en un nuevo contexto mundial. En efecto, desde su entrada en vigor en 2000, **México se unió a la OCDE -en 1994-**, el Euro se convirtió en la moneda única europea y 13 nuevos países se integraron a la Unión Europea. Además, las dos regiones registraron transformaciones y un crecimiento regular de sus economías y mercados internos, en particular con la aparición de nuevos sectores y ámbitos de actividades.



En su parte comercial, el objetivo del futuro Acuerdo Global consiste en propiciar y favorecer los intercambios de bienes y servicios, las inversiones y el acceso de las empresas a los mercados de la región socio, entre los Estados miembros de la Unión Europea y los Estados Unidos Mexicanos.

El futuro Acuerdo global Unión Europea-México permitirá principalmente propiciar y favorecer los flujos de bienes y servicios entre ambas partes, eliminando numerosas barreras de entrada a los mercados y simplificando los trámites administrativos. Dicho acuerdo presenta también nuevas cláusulas sociales y ambientales e integra **nuevas** garantías en los intercambios bilaterales.²⁵

Los esfuerzos para actualizar el Acuerdo global entre México y la UE impulsarán la competitividad de las empresas de ambas partes, mientras se avanza hacia el objetivo común de lograr una economía de cero emisiones netas. El sector automotriz y el espacio del arrendamiento vehicular de México tendrá más éxito en una plataforma de diversificación con los socios europeos.

IV. PROBLEMÁTICA JURÍDICA ESTRUCTURAL: ANÁLISIS CRÍTICO DEL MARCO NORMATIVO ACTUAL

A. Insuficiencia del Marco Regulatorio Vigente

El análisis del marco jurídico mexicano en materia de arrendamiento de bienes muebles revela una desarticulación significativa entre el dinamismo económico del sector y los instrumentos procesales disponibles para la protección de los derechos de los arrendadores. Esta deficiencia normativa genera costos económicos y sociales que trascienden el ámbito sectorial específico.

²⁵ [Comprender el Acuerdo Global Unión Europea-México - La France au Mexique - Francia en México](#)



De acuerdo con reportes consolidados de la AMAVe, durante 2023 las pérdidas por incumplimiento en los estados de Sonora, Baja California Sur, Jalisco, Quintana Roo, Ciudad de México, Querétaro y Nuevo León sumaron más de 1,000 millones de pesos. Esta cifra no solo evidencia la magnitud económica del problema, sino que revela la urgente necesidad de instrumentos jurídicos que permitan la recuperación oportuna de los bienes arrendados ante situaciones de incumplimiento contractual.²⁶

La problemática se agrava cuando se considera el impacto de la depreciación acelerada de los activos. Los bienes sujetos a arrendamiento, particularmente los vehículos y equipos tecnológicos, experimentan tasas de depreciación que pueden oscilar entre el 15% y 30% anual, dependiendo del tipo de activo y las condiciones de uso. En ausencia de mecanismos expeditos de recuperación, los arrendadores enfrentan no solo la pérdida de ingresos por concepto de rentas, sino también la erosión acelerada del valor patrimonial de sus activos.

La posibilidad de presentar la iniciativa está sustentada en la lucha contra el crimen organizado y el robo de unidades, que afecta considerablemente las oportunidades que el arrendamiento automotriz mantiene en la economía mexicana, pero que además contribuye a erosionar la confianza de los inversionistas.

B. Limitaciones de los Procedimientos Ordinarios

El marco jurídico actual obliga a los arrendadores a recurrir a procedimientos ordinarios mercantiles para la recuperación de bienes, procesos que resultan prolongados, costosos y frecuentemente ineficaces para preservar el valor económico de los activos involucrados. La duración promedio de estos procedimientos oscila entre 18 y 36 meses, período durante el cual los bienes arrendados experimentan depreciación continuada y, en muchos casos, deterioro físico que reduce significativamente su valor residual.

²⁶ Asociación Mexicana de Arrendadoras de Vehículos A.C. – Reporte Automotriz AMAVe, Q2 2025.



Los costos asociados a estos procedimientos incluyen no solo los gastos directos de litigio (honorarios profesionales, gastos procesales, costos de depósito judicial), sino también los costos de oportunidad derivados de la inmovilización de activos productivos. Un vehículo comercial que permanece fuera de operación durante un procedimiento judicial representa no solo la pérdida de ingresos por concepto de arrendamiento, sino también la imposibilidad de generar rendimientos alternativos a través de un nuevo arrendamiento o disposición de la unidad.

C. Impacto en la Estructura de Costos Sectoriales

La ausencia de mecanismos cautelares específicos para el arrendamiento de bienes muebles genera distorsiones en la estructura de costos del sector que se traducen en encarecimiento de los servicios y reducción de la competitividad global. Las empresas arrendadoras se ven obligadas a incorporar en sus modelos de negocio provisiones para pérdidas por incumplimiento que pueden representar entre el 5% y 8% de sus ingresos totales, costos que inevitablemente se trasladan a los usuarios finales.

Esta estructura de costos elevada limita el acceso de pequeñas y medianas empresas a servicios de arrendamiento, contradiciendo uno de los objetivos fundamentales de esta modalidad contractual: democratizar el acceso a activos productivos sin requerir grandes desembolsos iniciales de capital. Paradójicamente, la ausencia de instrumentos jurídicos adecuados termina restringiendo el acceso precisamente a aquellos sectores empresariales que más podrían beneficiarse del arrendamiento como herramienta de financiamiento operativo.

V. EXPERIENCIA JURÍDICA COMPARADA: MODELOS INTERNACIONALES DE PROTECCIÓN

A. Modelo Estadounidense: Eficiencia y Flexibilidad

El sistema jurídico estadounidense ha desarrollado un marco normativo comprehensivo para la protección de derechos en transacciones de arrendamiento de bienes muebles, centrado en



el *Uniform Commercial Code (UCC)* y sus desarrollos estatales específicos. El *Personal Property Security Act*, implementado en diversas jurisdicciones estatales, permite a los arrendadores ejercer derechos de recuperación inmediata bajo circunstancias específicas, minimizando los costos de transacción y preservando el valor económico de los activos.

En Texas, el "*landlord's lien*" codificado en el *Texas Property Code* establece un sistema de garantías que permite a los arrendadores, bajo condiciones específicas, tomar posesión de bienes para satisfacer deudas pendientes. Aunque este mecanismo incluye restricciones y procedimientos específicos, su existencia subraya el reconocimiento legislativo de la necesidad de proteger los intereses de los arrendadores frente a situaciones de incumplimiento.

La efectividad del modelo estadounidense se refleja en los costos significativamente menores del litigio comercial relacionado con arrendamientos. Estudios sectoriales indican que los costos promedio de recuperación de activos en Estados Unidos son aproximadamente 40% menores que en jurisdicciones que carecen de mecanismos cautelares específicos, diferencia que se traduce en menores costos de financiamiento y mayor accesibilidad de los servicios de arrendamiento.

B. Experiencia Española: Integración Procesal y Eficacia

España implementó reformas significativas a su Ley de Enjuiciamiento Civil para abordar específicamente las necesidades del sector de arrendamiento de bienes muebles. Las modificaciones al artículo 250, apartado 1, ordinal 11º de la Ley de Enjuiciamiento Civil establecieron un procedimiento verbal específico para contratos de arrendamiento financiero y arrendamiento de bienes muebles.

Este procedimiento permite "la inmediata entrega del bien al arrendador financiero, al arrendador o al vendedor o financiador en el lugar indicado en el contrato, previa declaración de resolución de éste, en su caso". La implementación de esta reforma ha resultado en una



reducción significativa de los tiempos de recuperación de activos y una disminución correlativa de los costos de litigio.

La experiencia española demuestra que la incorporación de instrumentos procesales específicos no solo beneficia a los arrendadores, sino que contribuye al desarrollo general del sector al reducir los costos de transacción y aumentar la predictibilidad jurídica de las operaciones comerciales.

C. Modelo Australiano: Diversidad Jurisdiccional y Especialización

Australia ha desarrollado un modelo descentralizado de protección de derechos de arrendadores, con diversas jurisdicciones estatales implementando legislaciones específicas que otorgan derechos de retención bajo circunstancias determinadas. Esta aproximación ha permitido la adaptación de los instrumentos jurídicos a las características específicas de diferentes mercados regionales y tipos de activos.

D. Marco Internacional: El Convenio de Ciudad del Cabo

El Convenio de Ciudad del Cabo sobre Garantías Internacionales respecto de Elementos de Equipo Móvil establece un marco internacional para la constitución y ejecución de garantías sobre equipos móviles de alto valor. Este instrumento reconoce explícitamente que "una garantía internacional sobre elementos de equipo móvil [...] [puede corresponder] a una persona que es el arrendador en virtud de un contrato de arrendamiento".

La inclusión del arrendamiento en este marco internacional evidencia el reconocimiento global de la importancia económica de esta modalidad contractual y la necesidad de instrumentos jurídicos específicos para su protección.

E. Países Latinoamericanos

El análisis comparado de distintos países latinoamericanos muestra que México se encuentra en una posición rezagada en cuanto a los mecanismos legales disponibles para proteger a los arrendadores de vehículos ante el incumplimiento de los arrendatarios.



En países como **Argentina y Panamá**, la legislación contempla procedimientos expeditos que permiten el secuestro o la restitución inmediata del bien, con base en el contrato inscrito y sin necesidad de procesos judiciales prolongados. **Perú** ha establecido mecanismos administrativos de inmovilización vehicular y juicios sumarísimos que reducen significativamente los tiempos de recuperación de los bienes, ofreciendo mayor certeza jurídica a las arrendadoras. **Colombia**, aunque con una regulación más general, reconoce vías extrajudiciales de negociación y, en caso de ser necesario, procesos ejecutivos rápidos, incluso con la posibilidad de denunciar penalmente al arrendatario por abuso de confianza.

Estas experiencias contrastan con lo que ocurre en **México, Chile y Brasil**, donde la recuperación de vehículos arrendados depende de procesos judiciales ordinarios, lentos y costosos, sin mecanismos inmediatos que aseguren la restitución del bien ni la protección patrimonial del arrendador frente a la depreciación o daño de la unidad. En el caso de México, la falta de herramientas legales específicas coloca en desventaja a las empresas arrendadoras y limita la competitividad del sector frente a otros países de la región.

Los modelos comparados evidencian la conveniencia de adoptar reformas que introduzcan procedimientos más ágiles, seguros y eficaces para la recuperación de bienes muebles en contratos de arrendamiento. De esta manera, se fortalecería la certeza jurídica, se reducirían los riesgos de pérdida patrimonial y se daría mayor dinamismo al mercado de arrendamiento vehicular en el país.

VI. ANÁLISIS JURISPRUDENCIAL: INTERPRETACIÓN JUDICIAL Y APLICACIÓN SUPLETORIA

A. Doctrina de la Suprema Corte de Justicia de la Nación

La jurisprudencia de la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha establecido criterios fundamentales para la interpretación de las medidas cautelares en materia mercantil que respaldan la presente propuesta legislativa. La tesis 1a./J.27/2013 (10a.) establece que cuando la solicitud de medida cautelar no se funda en los casos



específicamente previstos en el artículo 1168 del Código de Comercio, la restricción del artículo 1171 no impide la aplicación supletoria de las medidas de aseguramiento previstas en el código procesal civil.

Esta interpretación judicial reconoce la flexibilidad necesaria del sistema de medidas cautelares y su función esencial de preservar la materia del juicio y hacer posible la ejecución de sentencias. La Corte ha enfatizado que una interpretación excesivamente restrictiva del artículo 1168 podría contravenir el deber fundamental del juez de conservar la materia del juicio y afectar derechos fundamentales reconocidos tanto a nivel nacional como internacional.

B. Tipología de Medidas Cautelares según Efectos Jurídicos

La jurisprudencia ha desarrollado una tipología sofisticada de las medidas cautelares basada en sus efectos jurídicos, estableciendo distintas categorías según su finalidad y nivel probatorio requerido. La Contradicción de Tesis 22/2016, resuelta por el Pleno de los Tribunales de Circuito en materia civil del Primer Circuito, identificó tres tipos principales de embargos precautorios:

1. **Embargos ejecutivos:** Destinados a hacer posible la ejecución de garantías sobre bienes específicos, aplicables cuando el actor cuenta con títulos que traen aparejada ejecución.
2. **Embargos conservatorios:** Orientados a asegurar el desarrollo ordenado del proceso judicial, manteniendo bienes en depósito judicial hasta la resolución definitiva.
3. **Embargos de ejecución:** Dirigidos a ejecutar sentencias definitivas que ordenan el pago de cantidades líquidas.

Esta tipología jurisprudencial proporciona el marco conceptual para entender cómo las medidas cautelares propuestas para el arrendamiento de bienes muebles se integrarían coherentemente en el sistema procesal existente.



VII. IMPACTO ECONÓMICO PROYECTADO.

A. Reducción de Costos Transaccionales

La implementación de medidas cautelares específicas para el arrendamiento de bienes muebles generará reducciones significativas en los costos transaccionales del sector. Los estudios económicos internacionales indican que la disponibilidad de instrumentos procesales expeditos puede reducir los costos de recuperación de activos entre 30% y 50%, ahorro que se traduce en menores costos de financiamiento y mayor accesibilidad de los servicios.

Para dimensionar el impacto económico potencial, si se considera que el sector del arrendamiento vehicular maneja activos por aproximadamente 77 mil millones de pesos, una reducción del 2% en los costos operativos derivados de mayor eficiencia en la recuperación de activos representaría ahorros anuales de 1,540 millones de pesos, recursos que podrían destinarse a la expansión de flotas o la reducción de tarifas para usuarios finales.

B. Incremento de la Inversión Sectorial

La mayor seguridad jurídica derivada de instrumentos cautelares específicos incrementará el atractivo del sector para inversiones de largo plazo. La experiencia internacional demuestra que marcos jurídicos sólidos en materia de arrendamiento pueden incrementar los flujos de inversión sectorial entre 15% y 25% en períodos de tres a cinco años posterior a la implementación de reformas.

Considerando que el sector automotriz atrajo 6,925 millones de dólares en IED durante 2024, un incremento del 20% en los flujos de inversión relacionados con servicios de arrendamiento representaría aproximadamente 1,385 millones de dólares adicionales anuales, recursos que contribuirían significativamente al desarrollo de la infraestructura productiva nacional.

C. Formalización y Expansión del Mercado



Las medidas cautelares específicas incentivarán la formalización de operaciones de arrendamiento que actualmente se realizan en esquemas informales o híbridos para evitar los riesgos asociados a la recuperación de activos. Esta formalización tendrá efectos multiplicadores en términos de recaudación fiscal, transparencia comercial y protección de derechos de los usuarios.

D. Impacto en la Competitividad Internacional

México compite en los mercados internacionales no solo como fabricante de bienes, sino también como proveedor de servicios especializados. Un marco jurídico moderno en materia de arrendamiento fortalecerá la posición competitiva del país como centro de servicios financieros y logísticos especializados, atrayendo empresas multinacionales que requieren servicios de arrendamiento confiables para sus operaciones regionales.

VIII. SUSTENTABILIDAD AMBIENTAL Y OBJETIVOS DE DESARROLLO

A. Contribución a la Transición Energética

El arrendamiento vehicular constituye un vector fundamental para acelerar la transición energética del sector transporte mexicano. La naturaleza cíclica de los contratos de arrendamiento, típicamente de 2-4 años, permite la renovación continua de flotas con tecnologías más eficientes y menos contaminantes.

Los datos de 2024 revelan que el crecimiento del 42.6% en vehículos eléctricos y del 31.5% en híbridos dentro de las flotas de arrendamiento representa una contribución directa a los objetivos nacionales de reducción de emisiones. Un marco jurídico que facilite y proteja estas inversiones acelerará la incorporación de tecnologías limpias en el parque vehicular nacional.

B. Economía Circular y Uso Eficiente de Recursos

El arrendamiento promueve modelos de economía circular al maximizar la utilización de activos a lo largo de su vida útil. Un vehículo en arrendamiento típicamente tiene 3s de



utilización 60-80% superiores a vehículos en propiedad privada, optimizando el retorno de la inversión en manufactura y reduciendo la demanda agregada de nuevas unidades.

La mayor seguridad jurídica derivada de instrumentos cautelares específicos incentivará la expansión de estos modelos de uso compartido y optimizado de recursos, contribuyendo a objetivos ambientales más amplios de eficiencia en el uso de materiales y reducción de residuos.

IX. FUNDAMENTACIÓN CONSTITUCIONAL Y TÉCNICA LEGISLATIVA

A. Competencia Legislativa Federal

La presente iniciativa encuentra sustento constitucional sólido en el artículo 73, fracción X, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que faculta al Congreso de la Unión para legislar en materia de comercio. El arrendamiento de bienes muebles, por su naturaleza económica y su impacto en el comercio interestatal e internacional, constituye materia comercial federal que requiere regulación uniforme en todo el territorio nacional.

B. Derechos Fundamentales Involucrados

La reforma propuesta se fundamenta en principios constitucionales fundamentales:

1. **Seguridad jurídica** (artículo 14 constitucional): La disponibilidad de instrumentos procesales específicos fortalece la predictibilidad jurídica de las transacciones comerciales.
2. **Acceso efectivo a la justicia** (artículo 17 constitucional): Las medidas cautelares expeditas constituyen manifestaciones del derecho a una tutela judicial efectiva.
3. **Libertad de comercio** (artículo 5º constitucional): Un marco jurídico eficiente facilita el ejercicio de actividades económicas lícitas.

C. Principios de Técnica Legislativa



La propuesta normativa observa principios fundamentales de técnica legislativa:

1. **Coherencia sistemática:** Las reformas se integran armónicamente en el sistema de medidas cautelares existente.
2. **Proporcionalidad:** Los instrumentos propuestos mantienen equilibrio entre la protección de derechos de arrendadores y arrendatarios.
3. **Claridad normativa:** La redacción propuesta utiliza terminología jurídica precisa y comprensible.

X. ALCANCE ESPECÍFICO DE LA REFORMA PROPUESTA

A. Modificaciones al Artículo 1168 del Código de Comercio

La reforma al inciso a) de la fracción II del artículo 1168 incorpora expresamente "los bienes muebles dados en arrendamiento" en el catálogo de bienes susceptibles de retención cautelar. Esta modificación elimina la ambigüedad interpretativa que actualmente limita la aplicación de medidas cautelares a estos contratos.

La adición del término "deterioreen" en el catálogo de riesgos que justifican la medida cautelar, responde a las características específicas de los bienes muebles arrendados, que pueden experimentar deterioro físico que afecte su valor económico independientemente de su disposición o enajenación.

B. Reformas al Artículo 1175 del Código de Comercio

Las modificaciones a las fracciones III y IV del artículo 1175 adaptan los requisitos probatorios para la obtención de medidas cautelares a las características específicas del arrendamiento de bienes muebles. Estas reformas mantienen las garantías procesales fundamentales mientras reconocen las particularidades probatorias de este tipo de contratos.

C. Salvaguardias y Garantías Procesales



La propuesta mantiene íntegramente el sistema de garantías que deben otorgar los solicitantes de medidas cautelares para responder por los daños y perjuicios que puedan ocasionarse al deudor. Este equilibrio procesal asegura que la protección de derechos de arrendadores no se realice en detrimento de los derechos de arrendatarios.

XI. PROYECCIÓN DE RESULTADOS Y BENEFICIOS ESPERADOS

La implementación de las reformas propuestas generará beneficios multidimensionales:

A. Beneficios Económicos Directos

- Reducción de costos de recuperación de activos
- Disminución de provisiones para pérdidas por incumplimiento
- Incremento de flujos de inversión sectorial
- Mayor competitividad internacional de servicios mexicanos
- Fortalecimiento de la economía formal y recaudación fiscal para el gobierno

B. Beneficios Sociales

- Democratización del acceso a activos productivos
- Generación de empleo formal especializado
- Fortalecimiento de cadenas productivas nacionales

C. Beneficios Ambientales

- Aceleración de la transición energética y la descarbonización progresiva de la movilidad.
- Promoción de modelos de economía circular
- Optimización en el uso de recursos naturales

Por lo anteriormente expuesto y para un mejor análisis de la iniciativa, se presenta el siguiente cuadro comparativo:



CÓDIGO DE COMERCIO	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA
<p>Artículo 1168.- En los juicios mercantiles únicamente podrán dictarse las medidas cautelares o providencias precautorias, previstas en este Código, y que son las siguientes:</p> <p>I. (...)</p> <p>II. Retención de bienes, en cualquiera de los siguientes casos:</p> <p>a) Cuando exista temor fundado de que los bienes que se hayan consignado como garantía o respecto de los cuales se vaya a ejercitar una acción real, se dispongan, oculten, dilapiden, enajenen o sean insuficientes, y</p> <p>b) (...)</p> <p>En los supuestos a que se refiere esta fracción, si los bienes consisten en dinero en efectivo o en depósito en instituciones de</p>	<p>Artículo 1168.- En los juicios mercantiles únicamente podrán dictarse las medidas cautelares o providencias precautorias, previstas en este Código, y que son las siguientes:</p> <p>I. (...)</p> <p>II. Retención de bienes, en cualquiera de los siguientes casos:</p> <p>a) Cuando exista temor fundado de que los bienes que se hayan consignado como garantía, los bienes muebles dados en arrendamiento, o los bienes respecto de los cuales se vaya a ejercitar una acción real, se dispongan, oculten, dilapiden, deterioreen, enajenen o sean insuficientes, y</p> <p>b) (...)</p> <p>En los supuestos a que se refiere esta fracción, si los bienes consisten en dinero en efectivo o en depósito en instituciones de</p>



<p>crédito, u otros bienes fungibles, se presumirá, para los efectos de este artículo, el riesgo de que los mismos sean dispuestos, ocultados o dilapidados, salvo que el afectado con la medida garantice el monto del adeudo.</p> <p>(...)</p>	<p>crédito, u otros bienes fungibles, se presumirá, para los efectos de este artículo, el riesgo de que los mismos sean dispuestos, deteriorados, ocultados o dilapidados, salvo que el afectado con la medida garantice el monto del adeudo.</p> <p>(...)</p>
<p>Artículo 1175.- El juez deberá decretar de plano la retención de bienes, cuando el que lo pide cumpla con los siguientes requisitos:</p> <p>I. Pruebe la existencia de un crédito líquido y exigible a su favor;</p> <p>II. Expresé el valor de las prestaciones o el de la cosa que se reclama, designando ésta con toda precisión;</p> <p>III. Manifieste, bajo protesta de decir verdad, las razones por las cuales tenga temor fundado de que los bienes consignados como garantía o respecto de los cuales se vaya a ejercitar la acción real serán ocultados, dilapidados, dispuestos o enajenados. En caso de que dichos bienes sean insuficientes para garantizar el adeudo,</p>	<p>Artículo 1175.- (...)</p> <p>I. (...)</p> <p>II. (...)</p> <p>III. Manifieste, bajo protesta de decir verdad, las razones por las cuales tenga temor fundado de que los bienes consignados como garantía, los bienes muebles dados en arrendamiento, o los bienes respecto de los cuales se vaya a ejercitar la acción real serán ocultados, dilapidados, dispuestos, deteriorados,</p>



<p>deberá acreditarlo con el avalúo o las constancias respectivas;</p>	<p>enajenados. Para acreditar dicho riesgo, podrá presentar dictamen técnico sumario, avalúo pericial, o cualquier otro medio de prueba idóneo que el juez estime suficiente. En caso de que dichos bienes sean insuficientes para garantizar el adeudo, deberá acreditarlo con el avalúo o las constancias respectivas.</p>
<p>IV. Tratándose de acciones personales, manifieste bajo protesta de decir verdad que el deudor no tiene otros bienes conocidos que aquellos en que se ha de practicar la diligencia. Asimismo, deberá expresar las razones por las que exista temor fundado de que el deudor oculte, dilapide o enajene dichos bienes, salvo que se trate de dinero en efectivo o en depósito en instituciones de crédito, o de otros bienes fungibles, y</p>	<p>IV. Tratándose de acciones personales, manifieste bajo protesta de decir verdad que el deudor no tiene otros bienes conocidos que aquellos en que se ha de practicar la diligencia. Asimismo, deberá expresar las razones por las que exista temor fundado de que el deudor oculte, deteriore, dilapide o enajene dichos bienes, salvo que se trate de dinero en efectivo o en depósito en instituciones de crédito, o de otros bienes fungibles, y</p>

Por las consideraciones expuestas, y en ejercicio de las facultades que me confiere el artículo 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, someto a la consideración de esta Soberanía el siguiente proyecto de:



DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN EL INCISO A) DE LA FRACCIÓN II Y EL PÁRRAFO SEGUNDO DE LA FRACCIÓN II DEL ARTÍCULO 1168; Y LAS FRACCIONES III Y IV DEL ARTÍCULO 1175 DEL CÓDIGO DE COMERCIO

ARTÍCULO ÚNICO. Se reforman el inciso a) de la fracción II y el párrafo segundo de la fracción II del artículo 1168; y las fracciones III y IV del artículo 1175 del Código de Comercio, para quedar como sigue:

Artículo 1168.- ...

I. ...

II. Retención de bienes, en cualquiera de los siguientes casos:

a) Cuando exista temor fundado de que los bienes que se hayan consignado como garantía, **los bienes muebles dados en arrendamiento, o los bienes** respecto de los cuales se vaya a ejercitar una acción real, se dispongan, oculten, dilapiden, deterioren, enajenen o sean insuficientes, y

b) ...

En los supuestos a que se refiere esta fracción, si los bienes consisten en dinero en efectivo o en depósito en instituciones de crédito, u otros bienes fungibles, se presumirá, para los efectos de este artículo, el riesgo de que los mismos sean dispuestos, **deteriorados**, ocultados o dilapidados, salvo que el afectado con la medida garantice el monto del adeudo.

...

Artículo 1175.- El juez deberá decretar de plano la retención de bienes, cuando el que lo pide cumpla con los siguientes requisitos:

I. ...



II. ...

III. Manifieste, bajo protesta de decir verdad, las razones por las cuales tenga temor fundado de que los bienes consignados como garantía, **los bienes muebles dados en arrendamiento, o los bienes** respecto de los cuales se vaya a ejercitar la acción real serán ocultados, dilapidados, dispuestos, deteriorados, enajenados. **Para acreditar dicho riesgo, podrá presentar dictamen técnico sumario, avalúo pericial, o cualquier otro medio de prueba idóneo que el juez estime suficiente.** En caso de que dichos bienes sean insuficientes para garantizar el adeudo, deberá acreditarlo con el avalúo o las constancias respectivas;

IV. Tratándose de acciones personales, manifieste bajo protesta de decir verdad que el deudor no tiene otros bienes conocidos que aquellos en que se ha de practicar la diligencia. Asimismo, deberá expresar las razones por las que exista temor fundado de que el deudor oculte, **deteriore**, dilapide o enajene dichos bienes, salvo que se trate de dinero en efectivo o en depósito en instituciones de crédito, o de otros bienes fungibles, y

V. ...

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. Las disposiciones del presente Decreto serán aplicables a los procedimientos que se inicien con posterioridad a su entrada en vigor.

TERCERO. Los procedimientos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor del presente Decreto se continuarán tramitando conforme a las disposiciones vigentes al momento de su inicio.



CUARTO. Se derogan todas las disposiciones de igual o menor rango jerárquico que se opongan al presente Decreto.

Dado en el Senado de la República, a 11 de noviembre de 2025.

ATENTAMENTE



Sen. Emmanuel Reyes Carmona
Grupo Parlamentario de MORENA